

13.102

Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs. Änderung Plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes. Modification

Erstrat – Premier Conseil

Botschaft des Bundesrates 29.11.13 (BBi 2014 155)
Message du Conseil fédéral 29.11.13 (FF 2014 151)

Nationalrat/Conseil national 17.03.14 (Erstrat – Premier Conseil)

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: Avant de vous parler de la modification de l'arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour la promotion du trafic ferroviaire de marchandises, je vous propose un bref résumé du rapport sur le transfert du trafic transalpin de marchandises de la route au rail.

Au cours de la période sous revue, soit de mi-2011 à mi-2013, les courses de véhicules marchandises lourds sur la route par les passages alpins suisses ont diminué de 3,8 pour cent. Par rapport à l'année de référence 2000 de la loi sur le transfert du transport de marchandises – pendant laquelle il y a eu 1,4 million de tonnes –, on enregistre à la fin de l'année 2012 une réduction de 13,9 pour cent. En 2011, on a compté 1,26 million de courses transalpines de véhicules marchandises lourds et, en 2012, c'était même 1,21 million. L'objectif intermédiaire de 1 million de courses transalpines de véhicules lourds fixé pour l'année 2011 n'a donc pas non plus été atteint pendant la période sous revue. Entre-temps, nous avons reçu les chiffres pour l'année 2013, qui ne figuraient pas dans le rapport mais qui ont été publiés. On voit là que le trafic routier a encore baissé: on est désormais à 1,14 million de courses de camions, ce qui représente une baisse de 19 pour cent par rapport au pic de l'année 2000. Nous ne sommes donc plus très loin de l'objectif intermédiaire de 1 million de camions, avec deux ans de retard.

Le fret ferroviaire transalpin a également subi une diminution, mais seulement de 1,4 pour cent dans la période 2010–2012, ce qui reflète une conjoncture mitigée. Mais le rail a clairement mieux résisté, puisque la part du rail dans le fret transalpin atteint 63,4 pour cent à la fin de l'année 2012, soit 0,7 point d'indice de plus qu'au début de la période sous revue. Dans ce chiffre est inclus l'effet de l'interruption de Gurnellen en juin 2012.

En 2013, donc après la période sous revue, le fret ferroviaire a augmenté, passant à 25,2 millions de tonnes – c'est 1,4 million de tonnes de plus par rapport à l'année précédente. En 2013, le rail a finalement une part globale de 66 pour cent.

La pollution atmosphérique dans la zone alpine, surtout sur l'axe du Saint-Gothard – l'autoroute A2 – est toujours trop élevée par rapport aux valeurs limites légales en vigueur, notamment au sud de l'Arc alpin. Les émissions de polluants atmosphériques tels que les oxydes d'azote (NO₂) et les poussières fines (PM₁₀) dépassent majoritairement les valeurs limites le long de l'A2 et la pollution par la suie est également trop élevée. Actuellement, le trafic routier de marchandises est responsable d'une part importante de cette pollution, surtout pour les oxydes d'azote et la suie.

A l'avenir, l'amélioration de la technologie des moteurs et du filtrage des gaz d'échappement pour les poids lourds – et en particulier la catégorie d'émission Euro 6 – contribuera à une baisse considérable des polluants atmosphériques. La mise en oeuvre de l'interdiction des semelles de frein en fonte grise dans le fret ferroviaire jusqu'en 2020–2022, permettra de réduire également nettement le bruit du trafic ferroviaire, malgré la croissance de la demande.

En résumé, la politique que nous menons amène des résultats tout à fait intéressants en comparaison internationale. Le rapport estime que cette politique permet d'éviter plus de 600 000 courses annuelles de camions à travers les Alpes. Le rail a une part de marché bien plus élevée qu'à l'étranger. Mais on est encore loin d'atteindre l'objectif constitutionnel. Les ouvertures programmées du nouveau tunnel de base du Saint-Gothard, du corridor de 4 mètres et du tunnel du Ceneri devraient amener enfin un progrès décisif au début des années 2020.

Pour augmenter la sécurité des investisseurs dans le secteur du trafic marchandises transalpin, le Parlement avait demandé au Conseil fédéral par voie de motion de prolonger dès maintenant le plafond de dépenses pour financer le transfert. La proposition consiste à prolonger le plafond de dépenses jusqu'en 2023, mais en restant dans la logique de diminution progressive des tranches annuelles.

Le montant initial était de 1600 millions de francs pour les années 2011 à 2018. Il avait ensuite été ajusté à 1495 millions de francs. Le Conseil fédéral, à notre demande, propose maintenant de le fixer à 1675 millions de francs en prolongeant la période jusqu'en 2023. Ainsi, il y aura suffisamment de sécurité pour stimuler les investissements des entreprises ferroviaires. Pour la période 2019 à 2023, seul le trafic containers sera soutenu.

Une minorité propose de fixer la limite à l'année 2021 en se contentant d'un plafond de dépenses de 1495 millions de francs. En commission, la décision a été prise par 15 voix contre 7 et 2 abstentions.

Au vote sur l'ensemble, le projet a été adopté par 17 voix contre 5 et 2 abstentions.

Candinas Martin (CE, GR), für die Kommission: Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat sich im Januar 2014 mit dem Verlagerungsbericht 2013 und anschliessend mit dem Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs befasst. Der Bundesrat hat in seinem Verlagerungsbericht 2013 ausführlich über die Rahmenbedingungen, die erreichten und unerreichten Ziele und die künftigen Herausforderungen für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene berichtet.

Im Güterverkehr durch die Schweizer Alpen werden die meisten Waren per Bahn befördert. Mit einem Anteil von 63,4 Prozent des Transports über die Schiene liegt die Schweiz im internationalen Vergleich mit Abstand an der Spitze. Dank der vom Stimmvolk beschlossenen Verkehrsverlagerung können jährlich 650 000 bis 700 000 Lastwagenfahrten durch die Alpen vermieden werden. Im Jahr 2012 querten rund 1,2 Millionen Lastwagen die Schweizer Alpen. Eine Reduktion der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf das gesetzlich vorgesehene Verlagerungsziel – 650 000 Fahrten im Jahr 2018 – ist jedoch, gemäss Verlagerungsbericht 2013, weiterhin nicht zu erreichen.

Im Verlagerungsbericht 2013 schlägt der Bundesrat vor, die Verlagerungspolitik stärker umwelt- und klimapolitisch einzubetten. Die Verlagerungspolitik leistet einen substanziellen Beitrag zu den klima- und energiepolitischen Zielen der Schweiz. Zudem führt der technische Fortschritt bei den Lastwagen, insbesondere mit der Entwicklung der abgasarmen Fahrzeuge, zu einer besseren Situation bei den Luftschadstoffen. Verschiedene Prognosen gehen davon aus, dass die vom Schwerverkehr verursachte Umweltbelastung im Alpenraum dank der Erneuerung des Fahrzeugparks und den bisherigen Verlagerungsmassnahmen bis im Jahr 2020 zurückgeht. Das wirft grundsätzliche Fragen zur Zielsetzung der Verlagerungspolitik und zum Schutz der Lebensräume im Alpenraum auf.

Der Stand der Zielerreichung wurde in der Kommission erwartungsgemäss unterschiedlich beurteilt. Im Grundsatz hat die Kommission aber den Willen zur Verlagerung bekräftigt und den Weg des Bundesrates unterstützt, weiterhin verschiedene Massnahmen zu deren Förderung zu treffen. Zwei beantragte Kommissionsmotionen zur Alpentransitbörse und zu den LSVA-Höchstbeträgen wurden abgelehnt. Der Hauptgrund dafür war, dass beide Themen in gleichlau-

tenden Motionen der KVF-SR (12.3401) und der KVF-NR (12.3330) die im Juni bzw. im September 2012 in beiden Räten angenommen wurde, enthalten sind. Ein Antrag für ein Kommissionspostulat, mit dem die Frage geklärt werden sollte, ob und wie das Verlagerungsziel ersetzt werden könnte, wurde ebenfalls abgelehnt.

Betreffend Anpassung des Verlagerungsziels gehen die Meinungen weit auseinander. Die Kommissionsmehrheit will im Moment nichts unternehmen, die Entwicklung der verschiedenen Massnahmen zur Verlagerungspolitik abwarten und das Verlagerungsziel – zumindest zum jetzigen Zeitpunkt – nicht anpassen.

Eine der neu vorgeschlagenen Massnahmen des Bundesrates ist, den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs von 2019 bis 2023 zu verlängern. Mit der durchgehenden Flachbahn auf der Gotthardachse sowie dem 4-Meter-Korridor erhält die Schiene ab 2020 eine konkurrenzfähige Infrastruktur. Nach Ablauf der vorgeschlagenen Verlängerung sollen die Transporte nicht mehr abgegolten werden. Durch die frühzeitige Bekanntgabe dieser Fristen können sich die Unternehmen auf die Situation einstellen. Der Bundesrat will die Beiträge so ausgestalten, dass sie pro transportierte Sendung von Jahr zu Jahr sinken. Mit der Verlängerung des Zahlungsrahmens kann die Reduktion bis zum Wegfall der Beiträge besser abgedeckt werden. Insgesamt will der Bundesrat für die Verlängerung der Zahlungen für den unbegleiteten kombinierten Verkehr 350 Millionen Franken zur Verfügung stellen. Davon stammen 170 Millionen aus dem bestehenden Zahlungsrahmen, der wegen einer inzwischen erfolgten Entlastung des Güterverkehrs bei den Trassenpreisen nicht ausgeschöpft wurde; 180 Millionen sind neue Mittel.

Die Kommissionsminderheit Binder möchte den Zahlungsrahmen um drei Jahre verlängern, ihn jedoch nicht um weitere 180 Millionen Franken aufstocken. Dies wird damit begründet, dass heute 170 Millionen des aktuellen Zahlungsrahmens nicht ausgeschöpft werden.

Die Kommissionsmehrheit begrüsst die vorgeschlagene Erhöhung und Verlängerung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs. Bis die Neat durchgehend in Betrieb und der 4-Meter-Korridor am Gotthard verwirklicht ist und die Wirtschaft die ersten Erfahrungen damit gesammelt hat, soll der unbegleitete kombinierte Verkehr unterstützt werden. Darum macht es Sinn, den entsprechenden Zahlungsrahmen bis 2023 zu verlängern und ihn um 180 Millionen Franken aufzustocken. Mit der zusätzlichen Abgeltung soll die Verlagerung weiterhin vorangetrieben werden. Zudem wird der Branche mit der Verlängerung des Zahlungsrahmens Planungssicherheit garantiert. Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass wir einen Verfassungsauftrag haben und möglichst konsequent in diese Richtung arbeiten müssen. Darum wollen Kommissionsmehrheit und Bundesrat den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs moderat erhöhen – von heute 1495 auf 1675 Millionen Franken – und um fünf Jahre, bis 2023, verlängern.

Namens der Kommission empfehle ich Ihnen, vom Verlagerungsbericht Kenntnis zu nehmen. Beim Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs beantragt Ihre Kommission mit 15 zu 7 Stimmen bei 2 Enthaltungen, den Antrag der Minderheit Binder abzulehnen.

Binder Max (V, ZH): Wie Sie sehen, ist die Minderheit nicht grundsätzlich gegen eine Fristverlängerung – dies, obwohl für alle Verlader, aber auch für die verladende Wirtschaft, also für alle Unternehmen, von Anbeginn klar war und bis zum heutigen Tag klar ist, dass der Zahlungsrahmen bis 2018 befristet ist und danach diese Förderung eingestellt wird. Nachher wäre grundsätzlich Schluss. Die Beiträge werden pro Jahr langsam abgebaut.

Der Bundesrat schlägt nun vor, die Frist um fünf Jahre zu verlängern, also bis 2023, und gleichzeitig eine Aufstockung um 180 Millionen Franken vorzunehmen. Damit, wird begründet, soll ein abruptes Ende der Beiträge vermieden wer-

den. Das Parlament ist nicht verpflichtet, diese Frist zu verlängern. Wir kommen den Unternehmen eigentlich entgegen, indem wir den Übergang von den Beiträgen bis zu ihrer Einstellung mit langsam sinkenden Jahrestrenchen sozusagen etwas abfedern.

Die Minderheit ist wie gesagt grundsätzlich bereit, diese Frist zu verlängern. Wir sind aber ganz konsequent gegen eine Aufstockung der Restmittel, die Ende 2018 offenbar noch in der Höhe von etwa 170 Millionen Franken vorhanden sein werden, um 180 Millionen Franken auf 1,675 Milliarden Franken, also 75 Millionen Franken über dem 2008 festgelegten Zahlungsrahmen. Damit würden wir die 2010 beschlossene Kürzung um 105 Millionen Franken aushebeln und erst noch 75 Millionen Franken zusätzlich sprechen und damit über den ehemaligen Zahlungsrahmen hinausgehen. Das ist aus unserer Sicht nicht akzeptabel; denn erstens können die Unternehmen zum heutigen Zeitpunkt gar nicht mit einer Verlängerung der Frist rechnen, zweitens können sie schon gar nicht mit einer Erhöhung dieses Zahlungsrahmens rechnen, und drittens wussten sie von allem Anfang an, dass die Frist 2018 ausläuft. Es braucht also keine Vorbereitung der Unternehmen, denn diese wissen seit bald zehn Jahren, dass die Frist 2018 ausläuft. Sie konnten sich also unternehmerisch auf das Ende im Jahr 2018 vorbereiten.

Dennoch sind wir bereit, die Frist für den Einsatz der offenbar Ende 2018 noch vorhandenen Restmittel des Zahlungsrahmens zu verlängern. Damit die jährlichen Tranchen Sinn machen, verlängern wir die Frist aber nur um drei Jahre, das heisst bis 2021. Eine Frist von fünf Jahren macht bei 170 Millionen Franken in der Praxis wenig Sinn. Wenn alles planmässig verläuft, wird die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels 2016 und des Ceneri-Basistunnels 2019 dazu führen, dass nach zwei Jahren Praxis mit der durchgehenden Basislinie Nord-Süd, mit dem Gotthard- und dem Ceneri-Basistunnel, Erfahrungen gesammelt werden können, solange die Beiträge noch vorhanden sind.

Wir sind überzeugt, dass dies ein vernünftiger Kompromiss ist. Wir beantragen Ihnen also die Festlegung des Zahlungsrahmens bei 1495 Millionen Franken und eine Laufzeit bis 2021.

Die SVP-Fraktion unterstützt den Antrag dieser Minderheit.

Rytz Regula (G, BE): Die grüne Fraktion unterstützt die Verlängerung und die Aufstockung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs. Die 350 Millionen Franken, die der Bundesrat bis 2023 für die Unterstützung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs auf der Schiene einsetzen will, sind gut in einen Volksauftrag und in mehr Umweltschutz investiertes Geld.

Ohne weitere Massnahmen ist aber auch diese Investition nur ein Tropfen auf den heissen Stein. Der vom Volk beschlossene Verlagerungsauftrag ist bisher glorios gescheitert und soll sogar ganz abgeschafft werden. Der Bundesrat schlägt nämlich in seinem fünften Verlagerungsbericht vor, sich beim alpenquerenden Schwerverkehr nicht mehr am Ziel von maximal 650 000 Fahrzeugen pro Jahr auf der Strasse zu orientieren, so, wie es im Gesetz steht. Neu sollen die sogenannten Umweltwirkungen entscheidend sein. Der Kommissionsprecher hat vorhin ausgeführt, was das genau bedeutet.

Eine solche Kehrtwende wäre aus unserer Sicht absolut inakzeptabel und ein Verrat am Volkswillen. Denn die Bevölkerung hat den Bundesrat ganz klar damit beauftragt, den Güterverkehr von Grenze zu Grenze auf die Schiene zu verlagern. So steht es in der Verfassung, und daran gibt es nichts zu rütteln.

Dass die Lastwagen dank EU-Vorschriften zusätzlich auch noch sauberer werden, ist eine positive Entwicklung, die wir Grünen selbstverständlich sehr begrüssen, und bei der wir auch weitere Fortschritte fordern. Der aktuelle Verlagerungsbericht zeigt aber ganz klar, dass entlang der gesamten Transitachsen heute überall und dauerhaft Schadstoffe über den Grenzwerten emittiert werden. Vor allem auch im Bereich der besonders gesundheitsschädigenden Stickoxide werden die Grenzwerte weiterhin überall überschritten. Auch

die schädlichen Klimagase sind nicht wesentlich zurückgegangen, im Gegenteil: Aufgrund des sogenannten Alpenfaktors wirken sich Schadstoffe in den engen Alpentälern dreibis sechsmal stärker aus als im Mittelland. Das hat dazu geführt, dass die Bevölkerung 1994 die Alpen-Initiative angenommen hat. Wer unter solchen Umständen davon träumt, in Zukunft nicht 650 000, sondern weiterhin Millionen von dannzumal saubereren Lastwagen auf der Strasse durch die Alpen zu schleusen, ignoriert die Lebensbedingungen der Menschen entlang der Transitachsen – und das ist ein sehr, sehr grosser Fehler.

Natürlich wird Bundesrätin Leuthard nachher aufzählen, was seit der Annahme der Alpen-Initiative alles angepackt worden ist, und wir anerkennen diese Arbeit, die gemacht wurde: Wir investieren 20 Milliarden Franken in den Bau der neuen Alpentransversale, wir haben im letzten Jahr einen ergänzenden 4-Meter-Korridor sowie Massnahmen für die Lärmreduktion der Bahn beschlossen, und auch die Kapazitäts- und Trassensicherung ist auf gutem Wege. Die Grünen unterstützen all diese Massnahmen, und wir anerkennen insbesondere auch die Bemühungen der Bundesbehörden, die Infrastruktur für den Güterverkehr auf der Schiene zu verbessern. Doch das alleine reicht eben nicht.

Ein Blick auf die Zahlen zeigt, dass das Glas im Alpenschutz nicht halb voll ist, sondern halb leer:

1. Bereits im Verlagerungsbericht vom Dezember 2011 hat der Bundesrat festgehalten, dass die im Güterverkehrsverlagerungsgesetz definierte Zielgrösse von 650 000 alpenquerenden Lastwagenfahrten pro Jahr ab 2018 mit den bestehenden Massnahmen nicht erreicht werden kann. Diese Bankrotterklärung wird im aktuellen Verlagerungsbericht bestätigt. Es wird deshalb immer lauter gefordert, dass das Ziel, weil es nicht erreichbar ist, nach oben korrigiert wird. Die Grünen halten von dieser Diskussion gar nichts: Nur weil sich innerorts in einer Tempo-50-Zone nicht alle an die Geschwindigkeitslimite halten, wird daraus auch keine Tempo-80-Zone gemacht. Das Verlagerungsziel ist nicht beliebig änderbar, sondern es leitet sich direkt aus Artikel 84 der Bundesverfassung ab.

2. Der Verlagerungsbericht, den wir heute diskutieren, zeigt, dass nicht nur die Umsetzung des Verfassungsauftrages, des gesetzlichen Auftrages und des Volkswillens stockt, sondern dass auch die hier im Parlament beschlossenen Vorschläge und Motionen, die nach dem letzten Verlagerungsbericht angenommen worden sind, nicht umgesetzt werden konnten. Das Parlament, Ständerat und Nationalrat, hat nämlich nach dem letzten Verlagerungsbericht dem Bundesrat den Auftrag gegeben, die Alpentransitbörse oder ein ähnliches Modell umzusetzen und die zulässigen Höchstbeträge für die Schwerverkehrsabgaben endlich auszuschöpfen. Beide Aufträge konnten, auch diesmal, nicht umgesetzt werden. In beiden Punkten sind wir heute so weit wie vor zwei Jahren: Wir sind stehengeblieben oder geraten sogar in eine Sackgasse, wenn wir den sogenannten Toll-plus-Prozess unterstützen, der den Verlagerungsprozess in der Schweiz schwächt und nicht stärkt.

3. Doch es kommt noch dicker: Mit der Planung der zweiten Gotthardröhre will der Bundesrat die Kapazitäten für den Transitverkehr und auch für den Transitgüterverkehr auf der Strasse weiter erhöhen. Gemäss seinen Verkehrsprognosen werden ab 2030 über 20 000 Fahrzeuge durch eine oder zwei Tunnelröhren fahren, also mindestens 3000 mehr als heute, womit auch alle Verbesserungen der Verkehrssicherheit wieder zunichtegemacht wären. Es ist, so heisst es im Verlagerungsbericht, quasi der Aussenhandel mit Italien, der die Kapazitäten der Fahrten durch die Schweiz definiert, und das ist genau das, was eben die Bevölkerung nicht so gesehen hat. Sie hat eine klare Grenze gesetzt. Wir haben ein Gesetz, das sagt: maximal 650 000 Fahrten durch die Alpen ab 2018. Daran – ganz genau daran! – werden wir die Arbeit des Bundesrates und der Verwaltung messen. Und an diesem Ziel messen wir auch den Verlagerungsbericht, den wir jetzt diskutieren, und denjenigen, den wir in zwei Jahren diskutieren werden. Und ich kann Ihnen ganz klar sagen: Die Fraktion der Grünen ist nicht zufrieden mit dem, was erreicht

worden ist. Der Volkswille wird nicht engagiert genug umgesetzt.

François Olivier (RL, VD): Sur les dernières propositions du Conseil fédéral, le groupe libéral-radical est très divisé. En effet, une majorité de ses membres ne soutiendra pas la version du Conseil fédéral et de la majorité de la commission. Il est toutefois bon de rappeler que le groupe libéral-radical appuie l'objectif constitutionnel, mais il est aussi bon de rappeler qu'à ce jour, l'esprit de la Constitution a été respecté. En effet, des moyens financiers considérables ont été engagés et seront encore engagés ces prochaines années pour tenter d'atteindre cet objectif constitutionnel et il est bon de rappeler que, régulièrement, le groupe libéral-radical a soutenu les mesures d'infrastructure pour améliorer le projet de la NLFA. Récemment, nous avons soutenu l'investissement de 1 milliard de francs pour le corridor de 4 mètres, tout comme les compléments d'investissement en Italie pour améliorer l'accessibilité vers le sud.

Le groupe libéral-radical est réaliste – peut-être un peu plus que ma préopinante – et constate qu'on enregistre aujourd'hui annuellement 1,2 million de passages à travers les Alpes, contre 650 000 passages en 1994, et cela malgré la mise en exploitation du Lötschberg. Nous considérons en majorité que ce n'est pas cet appui de 180 millions de francs, qui constitue des mesures d'accompagnement, qui permettra d'atteindre cet objectif et nous favorisons plus spécifiquement des améliorations sur l'infrastructure lourde. Après l'ouverture du tunnel du Monte Ceneri en 2019, les mêmes experts sont quasi unanimes pour affirmer qu'il sera difficile d'atteindre l'objectif inscrit dans la loi, pour la simple et bonne raison qu'en 1994, même les plus grands experts ne pouvaient planifier ce qu'il allait advenir dans le futur. Ce qui est sûr également c'est que la mobilité augmente, tant sur l'axe est-ouest que sur l'axe nord-sud. On doit rappeler qu'après 2019 et l'ouverture du tunnel du Monte Ceneri, ce sont près de 25 milliards de francs qui auront été investis sur l'axe nord-sud et on ne peut pas dire que l'objectif constitutionnel n'aura pas été tenu par le Parlement, bien au contraire. Ces axes du Lötschberg ont nécessité durant ces vingt années un arrêt des investissements sur l'axe est-ouest. Et c'est en grande partie la population suisse qui a fait un effort important pour favoriser cet aspect constitutionnel. Une grande partie du groupe libéral-radical estime que le Parlement a donc assumé sa responsabilité politique et ne peut être soumis à terme à la critique. Pour cela, elle soutiendra la proposition de la minorité.

L'autre partie du groupe accepte du bout des lèvres ce complément financier de 180 millions de francs pour donner cet appui aux transporteurs afin de leur garantir un meilleur équipement, dans l'intérêt de tous.

En un mot, on peut dire aujourd'hui que le groupe libéral-radical a pris pour lui une expression purement vaudoise, à savoir qu'il n'est «ni pour ni contre», mais qu'il aimerait bien que ça change.

Chevalley Isabelle (GL, VD): Que nous apprend le rapport sur le transfert du trafic 2013? Il nous apprend que l'année passée, quelque 1,2 million de poids lourds ont traversé les Alpes suisses, alors que la loi prévoit l'abaissement à 650 000 courses par an dès 2018. A ce constat, le Conseil fédéral répond simplement que l'objectif reste irréalisable. Le groupe vert/libéral trouve cette réponse un peu courte sachant que, le 20 février 1994, la population suisse a accepté l'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit».

On nous répondra que cet objectif nécessite des moyens importants, et nous en sommes conscients. Mais lorsque l'on voit qu'il est possible de trouver 3 milliards de francs pour acheter des avions de combat qui ne pourront pas voler de nuit avant 2020 par manque de personnel au sol, on se dit que lorsqu'on veut, on peut. Le Conseil fédéral fait des choix qui ne respectent pas la volonté populaire, et ceci est dommageable pour notre démocratie. Cela fait vingt ans que l'on attend la concrétisation du vote populaire. On n'aura pas at-

tendu autant pour l'application du vote sur les résidences secondaires ou l'initiative Minder.

On constate également que la construction d'un deuxième tube au Saint-Gothard coûtera plus de 3 milliards de francs, alors que la réfection du tube actuel en coûterait 1,5. Les milliards ainsi économisés pourraient être investis dans le transfert de la route au rail, répondant ainsi à la volonté populaire et aux objectifs européens de pouvoir traverser la Suisse de manière efficace et de manière beaucoup plus sûre.

De plus, lorsque l'on parle des coûts pour transférer les marchandises de la route au rail, on oublie de calculer les économies que l'on fera dans le domaine de la santé. En effet, les impacts négatifs de la pollution de l'air sur la santé ne font aujourd'hui plus aucun doute. De nombreuses études ont montré qu'un accroissement de la pollution de l'air entraînait une hausse de la mortalité et de la morbidité parmi la population. Il s'est avéré en particulier que les maladies cardiovasculaires et celles des voies respiratoires étaient liées à l'ampleur de la pollution. La pollution de l'air cause chaque année en Suisse au moins 3300 décès prématurés, 45 000 affections bronchiques et 23 000 crises d'asthme chez les enfants. Selon une étude réalisée en 2000, par le DETEC d'ailleurs, la pollution de l'air imputable aux transports engendre des coûts pour 1,6 milliard de francs dont 655 millions générés uniquement par le trafic des marchandises réalisé par les camions.

Compte tenu de ces éléments, le groupe vert/libéral ne peut qu'encourager le Conseil fédéral à mettre en oeuvre des mesures qui visent à réduire le transit des camions à travers les Alpes. Le Conseil fédéral doit mettre tout en oeuvre pour respecter les objectifs fixés dans la loi au nom du respect de notre démocratie.

Gasser Josias F. (GL, GR): Ich spreche vorerst kurz zum Verlagerungsbericht und dann zum Zahlungsrahmen. Vorerst möchte ich allen Beteiligten ein Kränzchen winden für den sehr ausführlichen und aufschlussreichen Bericht für die Jahre 2011 bis 2013. Er ist übersichtlich, detailliert und geradezu spannend zu lesen – bravo! In der kurzen Zeit kann ich nur wenige Bemerkungen zu den absoluten Schwerpunkten hier darlegen.

Zur Ausgangslage: Der Schwerpunkt und das Hauptanliegen der schweizerischen Verkehrspolitik ist die Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene, selbstverständlich nicht zum Selbstzweck, sondern dort, wo es Sinn macht, und dazu zählen vor allem die Hauptverkehrsachsen. Insbesondere gilt dies für den alpenquerenden Güterschwerverkehr, der im Transitbereich von Grenze zu Grenze zu 100 Prozent auf die Schiene verlagert werden soll – so wollte es das Volk mit der Annahme des Alpenschutzartikels vor ziemlich genau zwanzig Jahren.

In diesem Sinne, so meine ich, haben die Folgerungen, Einschätzungen und die vorgeschlagenen Massnahmen des Bundesrates den Charakter einer, wenn ich das populär ausdrücke, behördlichen Durchsetzungsinitiative. Daran soll der Bericht und die Einschätzung des Bundesrates gemessen werden. Da kommen aus grünliberaler Sicht die ersten Fragen: Wie kann das Erreichen eines derart gewichtigen Hauptzieles der Schweizer Verkehrspolitik, die Verlagerungspolitik, zudem noch direktdemokratisch mit dem Alpenschutzartikel unterlegt, im jetzigen Zeitpunkt mit folgender Aussage im Bericht derart relativiert werden? Es steht da: «Es sind heute auch keine zusätzlichen Massnahmen absehbar, die die Zielerreichung im Rahmen der geltenden Verfassungsbestimmungen und internationalen Abkommen – insbesondere dem Landverkehrsabkommen mit der EU – gewährleisten könnten. Diese vom Bundesrat im Verlagerungsbericht 2011 gemachte Feststellung gilt somit auch nach der Analyse dieser Berichtsperiode.» Diese Schlussfolgerung und Einschätzung korrespondiert unserer Meinung nach nicht mit dem Zahlenmaterial, das ich hier kurz darlegen will.

Der alpenquerende Güterverkehr nahm 2013 gegenüber dem Referenzjahr für das Güterverlagerungsgesetz, dem

Jahr 2000, um rund 18 Prozent ab. Der Anteil der Bahn stieg 2013 von 63,4 sogar auf 66 Prozent. Interessant wird es, wenn die Referenzentwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs betrachtet wird. Das heisst, wir stellen uns die Frage: Wie hätte sich der alpenquerende Güterverkehr entwickelt, wenn die Schweiz keine Massnahmen ergriffen hätte, wenn sie insbesondere weder die LSVA eingeführt noch die Gewichtslimite erhöht hätte? Wie hätte er sich entwickelt, wenn keine flankierenden Massnahmen wie Schwerkverkehrskontrollen und Terminalfinanzierung und eben die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs durch die Subvention des Betriebes als Übergangslösung bis zur Fertigstellung der Neat ergriffen worden wären? Ohne diese Massnahmen hätte es zwischen 2010 und 2012 – und jetzt hören Sie gut zu! – 650 000 bis 700 000 mehr Fahrten schwerer Güterfahrzeuge durch die Schweizer Alpen gegeben. Fazit: Das Ziel im Güterverkehrsverlagerungsgesetz von 650 000 Fahrten wurde im Jahr 2013 um rund 490 000 Fahrten verfehlt, und dies alles – das scheint mir wichtig zu sein – ohne die Inbetriebnahme der Neat, der Basistunnels, natürlich auch nicht des Ceneri-Basistunnels, ohne Inbetriebnahme des 4-Meter-Korridors und der Zulaufstrecken, die erst 2020 und später in Betrieb genommen werden.

Es kann doch nicht sein, dass die obigen flankierenden Massnahmen die Hauptwirkung erzielen. Es wäre eine bedenkliche Fehlallokation der Ressourcen. Den Hauptbeitrag der Verlagerung werden doch die zusätzlichen Schienenkapazitäten in den Basistunnels und auf den Zulaufstrecken und die Terminalausbauten leisten müssen. Es darf nicht an den Zielen herumgewerkelt werden. Mit diesem Verlagerungsziel wurde doch all das viele Neat-Geld dem Volk beliebt gemacht. Es wäre ja geradezu beschämend, wenn durch das teuerste Kernstück der Verlagerungspolitik, den Kapazitätsausbau, die sichtbaren Verlagerungstrends nicht massiv beschleunigt werden könnten.

Statt wertvolle erneuerbare Energie – und da denke ich auch an Ihre Energie, Frau Bundesrätin – in Diskussionen über diese fragwürdige Zielkorrektur zu verschwenden, wäre es doch bedeutend sinnvoller, im Sinne einer Durchsetzungsinitiative, diese Energie in die mehrfach geprüfte und als wirkungsvoll betrachtete Alpentransitbörse zu stecken. Der Verkehr braucht mehr Markt. Jede Marktwirtschaft lenkt die Menge über den Preis. Wir sollten den Merkantilismus und der Planwirtschaft auch im Verkehrsbereich definitiv den Rücken kehren. Als Übergangslösung mögen Subventionen ihre Berechtigung haben. So unterstützen die Grünliberalen die Erhöhung des Zahlungsrahmens zur Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs und die Verlängerung bis Ende 2023.

Die Grünliberalen bitten Sie in diesem Sinne, dem Verlagerungsbericht wohlwollend zuzustimmen. Mit etwas gemischten Gefühlen gilt dies auch für die Erhöhung des Zahlungsrahmens, gemäss Bundesrat, im Sinne einer grosszügigen Übergangslösung für die verladenden Unternehmungen. Mit viel Geld müssen ambitionierte Ziele erreicht werden können. Wir müssen nur wollen – ohne Kompromisse. Wir können es.

Hardegger Thomas (S, ZH): Die Auswertung des BAV zum Verlagerungsbericht 2013 kommt neben vielen anderen Erkenntnissen auch zu folgenden Schlüssen:

1. Das Ziel des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes, den Lastwagentransit auf 650 000 Fahrten zu beschränken, steht nicht mehr zur Debatte.
2. Die vorhandenen Verlagerungsinstrumente werden die Zahl der Lastwagenfahrten nicht unter eine Million bringen.
3. Auch mit der Neat wird die Produktionssteigerung alleine nicht dazu führen, dass das Verlagerungsziel genug gefördert wird.
4. Der Zusatzkredit von 180 Millionen Franken, der Gegenstand des heutigen Geschäfts ist, führt nicht zur weiteren Verlagerung, wie es das Gesetz verlangt, sondern er verhindert einzig die Rückverlagerung auf die Strasse.

So ist der Antrag, den Zahlungsrahmen um 180 Millionen Franken zu erhöhen und um fünf Jahre bis ins Jahr 2023 zu verlängern, folgerichtig. Er erfüllt die mit Motionen des Nationalrates und des Ständerates aus dem Jahr 2012 gestellte Forderung. Wer heute auf den kombinierten Verkehr und auf die Nutzung der rollenden Landstrasse setzt und in seinem Unternehmen auch entsprechend investiert, will Planungssicherheit. Aufgrund der Vollendung der Neat und des 4-Meter-Korridors, der erst 2020 bereitstehen wird, ist die Verlängerung des Zahlungsrahmens notwendig. Ab 2020 verbleiben den Transportunternehmen nur wenige Jahre, um die effiziente Nutzung des Angebots in ihren Betrieben umzusetzen. Falls sich die Fertigstellung verzögert, wird die unterstützte Anlaufzeit noch kürzer.

Der Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung verlangt die Verlagerung des Güterverkehrs von Grenze zu Grenze und das Güterverkehrsverlagerungsgesetz eine Reduktion der Anzahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf 650 000. Angesichts dieser Vorgaben haben wir absolut kein Verständnis für den Minderheitsantrag. Die Antragsteller stört es offensichtlich nicht, dass die Vorgabe des Gesetzes ab 2018 nicht eingehalten wird; sie sind bereit, eine noch grössere Missachtung des Gesetzes in Kauf zu nehmen und damit den Willen der Schweizer Bevölkerung, die der Alpen-Initiative zugestimmt hat, zu missachten.

Solange ein Gesetz in Kraft ist, haben sich alle daran zu orientieren. Offensichtlich fehlt aber der politische Wille, die Vorgaben des Gesetzes einzuhalten. Der Zusatzkredit sichert einzig den Status quo. Den Erhalt des Status quo mit dem Minderheitsantrag noch infrage zu stellen ist absolut inakzeptabel. Bereits heute wäre mehr möglich. Das zeigen die Zahlen von 2013. Eine Verringerung der alpenquerenden Lastwagenfahrten ist dank eines störungsfreien Gotthard-Schienenverkehrs möglich geworden, und das bedeutet eine prozentuale Zunahme des Transports auf der Schiene. Die Zahlen zeigen, dass sich das Transportgewerbe umstellen und auf neue Gegebenheiten einstellen kann. Es wird den 4 Meter-Korridor nutzen, es wird die neuen Terminals nutzen und die neuen Zulaufstrecken in Italien befahren. Es würde auch mit der Alpentransitbörse zurechtkommen, wie sie auf Schweizer Seite im Gesetz schon vorbereitet ist. Dazu fehlt aber offensichtlich auch der politische Wille. Heute geht es leider nur darum, die Situation in den Alpentälern und entlang der Zufahrtsachsen nicht zu verschlimmern. Mit dem Zusatzkredit wird ein sanfter Anreiz zur Verlagerung aufrechterhalten.

Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit Binder abzulehnen, damit verhindert werden kann, dass sich ein Anteil des Güterverkehrs wieder auf die Strasse zurückverlagert.

Hadorn Philipp (S, SO): Nicht ohne Grund behandeln wir die beiden vorliegenden Geschäfte zum Güterverkehr gemeinsam. Der Entscheid zum Zahlungsrahmen hängt mit dem Rück- und Ausblick des Verlagerungsberichtes eng zusammen. Trotzdem versuche ich mich auf den Verlagerungsbericht zu konzentrieren. Als Zentralsekretär des SEV, der Gewerkschaft des Verkehrspersonals, bei der ich unter anderem für die Sozialpartnerschaft bei SBB Cargo verantwortlich bin, kenne ich die Sorgen, Hoffnungen und Nöte dieser Branche recht gut. Als Verkehrs- und Finanzpolitiker ist es mir ein Anliegen, dass der vom Volk – vom Souverän – beschlossene Verlagerungsauftrag mit Effizienz, in einem bestmöglichen Kosten-Nutzen-Verhältnis, erfüllt wird.

Doch wo stehen wir heute? Die Erreichung des Verlagerungszieles von jährlich maximal 650 000 alpenquerenden Fahrten mit LKW zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ist in weite Ferne gerückt. Die Zwischenziele wurden klar verpasst. 2013 sollen es 1,1 Millionen Fahrten gewesen sein. Der Bundesrat hält fest, dass während der nächsten Berichtsperiode bis zur Inbetriebnahme der Neat keinerlei Massnahmen mit zusätzlichem Verlagerungspotenzial vorgesehen seien. Vielmehr konzentrierte man sich auf die Vermeidung von Rückverlagerungen auf die Strasse. Als Präsident der Neat-Aufsichtsdelegation konnte ich mir vor Ort erklären lassen, welche möglichen Auswirkungen die

Neat-Inbetriebnahme – ebenfalls der laufende Ausbau des 4-Meter-Korridors – auf den Schienengüterverkehr mit sich bringe. Wenn wir trotz dieser enormen Investition wegen fehlenden politischen Willens und/oder in Unkenntnis ergänzender Massnahmen die Verlagerungsziele aufgeben, müssen wir uns den berechtigten Vorwurf der Volkstäuschung gefallen lassen.

Die Absichten des Bundesrates zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes im Zusammenhang mit der Gesamtkonzeption für die Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche lassen erkennen, dass dieser im Moment nicht einmal bereit ist, ernsthaft der auch von diesem Rat angenommenen Motion 10.3881 Folge zu leisten. Meine «Durchsetzungsmotion» 13.3586 empfiehlt er uns zur Ablehnung. Noch fehlen uns die Grundlagen für eine gewissenhafte Definition unserer Verkehrspolitik. Es darf nicht sein, dass sich der Bundesrat weigert, Massnahmen zu erarbeiten, welche die Erfüllung von Verfassungs- und Gesetzesbestimmungen sowie von parlamentarischen Aufträgen beinhalten. Nur in Kenntnis des Auftrags, von Kosten und Nutzen, verbunden mit allfällig veränderten Grundlagen, dürfen die Ziele in demokratischen Verfahren allenfalls angepasst werden. Es ist nicht gerade ambitiös, lediglich geeignete Instrumente zur Kapazitätssicherung für den Schienengüterverkehr zu erarbeiten. «Steigerung des Anteils auf der Schiene» lautet der unmissverständliche Verlagerungsauftrag. Das Fehlen der Erarbeitung von notwendigen Massnahmen, selbstverständlich mit Kostennachweis, stellt etwas zwischen Arbeitsverweigerung und Kapitulation vor einzelnen Stakeholdern dar. Das kann es nicht sein.

Immerhin empfiehlt der Bericht, dass die politische Diskussion über die weitere Vorgehensweise angebracht sei, dass auch die Verlagerungspolitik noch stärker als bisher in die Klima- und Energiepolitik einzubetten und auch mit diesen Argumenten zu begründen sei. Aus meiner Sicht könnten diese Argumente auch noch ergänzt werden mit den Themen Versorgungs- und Verkehrssicherheit sowie Auswirkungen des absehbaren Zuwachses der zu transportierenden Gütermengen in den kommenden Jahren; auch die Immissionen für die Bevölkerung und die Anwohner und Anwohnerinnen gehören dazu. Der anhaltende Smog lässt Frankreich gegenwärtig einschneidende Massnahmen in der Region von Paris verordnen.

Die Freiheit im Bereich der Mobilität in ihren verschiedenen Formen braucht angepasste staatliche Eingriffe, damit diese gesichert und kanalisiert werden kann. Nur mit einem Kraftakt sind die vorgegebenen Ziele zu erreichen, nur ein Kraftakt kann uns vor einem verkehrstechnischen und/oder ökologischen Kollaps bewahren. Dieser Preis wäre viel höher, und die Folgen wären nicht mehr absehbar.

Noch kann der Bundesrat seine Aufgaben wahrnehmen und sinnvolle und ergebnisorientierte Lösungen aufzeigen. Das erwartet meine Fraktion.

Regazzi Fabio (CE, TI): Le groupe PDC/PEV soutient la politique de transfert du trafic de la Confédération.

Aujourd'hui, nous sommes appelés à discuter un rapport qui fait état du passé de cette politique, un document très exhaustif, mais qui pose également des jalons pour l'avenir, surtout en ce qui concerne la politique de subventionnement. A partir de ce document, je relève surtout les points centraux suivants:

1. Les mesures actuelles permettent d'éviter 650 000 courses de camions par an sur les passages alpins et contribuent à diminuer la pollution atmosphérique et sonore.
2. Le trafic transalpin représente 63,4 pour cent du marché du fret en Suisse, plaçant notre pays largement en tête en comparaison internationale.
3. Cependant, les objectifs inscrits dans la loi quant au nombre de courses transalpines de poids lourds – abaissement à 650 000 courses par an dès 2018 – restent irréalisables.

Par ailleurs, je rappelle que le précédent rapport 2011 relevait déjà que cet objectif ne serait pas atteint. Il est temps de reconnaître qu'il est illusoire de croire que cet objectif sera

jamais atteint un jour, et ceci malgré l'inauguration de la NLFA, la construction du corridor de 4 mètres, l'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds, les subventionnements, etc. Il faut donc avouer que l'objectif n'est pas réaliste et que la politique de transfert a mis en place toutes les mesures envisageables.

En comparaison avec la France et l'Autriche, la Suisse conserve en 2012 une part très élevée du fret ferroviaire transalpin: elle est presque deux fois et demie plus élevée qu'en Autriche et quatre fois plus qu'en France.

La vérité est la suivante, et ceux qui m'ont précédé l'ont déjà évoquée avant d'approuver la NLFA et les mesures à la base de la politique de transfert: la grande part du trafic que l'on pouvait transférer sur le rail a déjà été transférée. La qualité du fret routier se différencie nettement de la qualité du fret ferroviaire. Le rail est adéquat pour les transports de grandes dimensions et sur de longues distances, au-dessus des 400 kilomètres, avec des temps prévisibles. D'autre part, la route est un vecteur indispensable pour le transport de quantités inférieures, à transporter «just in time» et surtout sur des distances plus courtes.

Après dix ans de politique de transfert, il est temps de tirer des leçons: le transport des marchandises ne suit pas des logiques mécaniques que l'on peut mettre en place en taxant la route et en subventionnant le rail. La politique de transfert suit surtout des logiques économiques. Il faut en tenir compte si l'on ne veut pas continuer à voter des mesures sans effet et qui, au pire des cas, provoquent des distorsions inutiles, avec des dommages pour l'économie et en dernier lieu les consommateurs.

En revanche, parmi les mesures qui peuvent encore encourager le transfert du trafic, il y a celle qui vise à la libéralisation du trafic des marchandises sur le rail. Cette libéralisation a été acceptée il y a quinze ans mais n'a jamais développé ses effets parce que les différents acteurs ne bénéficient pas des conditions nécessaires pour pouvoir entrer en compétition avec CFF Cargo qui détient désormais dans certains secteurs 95 pour cent du marché. Il faudrait donc trouver des mesures qui ouvrent le marché aussi bien du point de vue réel et non pas seulement théorique.

Aujourd'hui, nous sommes appelés à voter une dernière mesure qui vise à promouvoir la politique de transfert en prolongeant de 2019 à 2023 les mesures financières d'encouragement du trafic transalpin de marchandises par un plafond de dépenses en augmentant l'enveloppe de 180 millions de francs. Au total, le Conseil fédéral prévoit de mettre à disposition une somme consistante de 350 millions de francs pour prolonger les contributions versées au titre du transport combiné non accompagné.

A la lumière de ce que je viens de dire, on peut se demander si cette dernière proposition est adéquate pour atteindre les objectifs fixés par la politique de transfert. Je suis plutôt de l'avis qu'elle sert surtout à éviter un retransfert du transport des marchandises vers la route, mais à titre personnel je relève que cette augmentation des subventions risque d'avantager un mode de transport, celui du trafic combiné non accompagné, par rapport à d'autres modes de transport, comme celui du trafic par wagons complets. Ce faisant, on risque d'introduire une nouvelle discrimination à la politique de transfert, de nuire à un concept de transport, et enfin, peut-être aussi à la politique de transfert en général.

Ceci dit, le groupe PDC/PEV soutient le projet du Conseil fédéral et se rallie à la majorité de la commission pour relever de 1,495 à 1,675 milliard de francs le plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes.

Le groupe PDC/PEV soutient aussi le principe selon lequel, au terme de la période prévue pour le plafond de dépenses, les transports ne seront plus indemnisés. Le but est que le transport combiné à travers les Alpes devienne progressivement autofinancé, ce qui constitue un gain de compétitivité indéniable pour notre politique de transport.

Comme je l'avais relevé dans mon intervention pour le précédent rapport 2011: «Es wäre falsch, bei dieser Debatte die Anforderungen und die Chancen der Strasse denjenigen der

Eisenbahn eins zu eins entgegenzustellen. Auch die Strasse hat ihre Vorteile ... Wir müssen prüfen, wie wir die beiden Verkehrsträger Strasse und Schiene besser miteinander kombinieren und verbinden können, sodass sie komplementär werden.» (BO 2012 N 1048) Cela exige une approche pragmatique et non pas idéologique de la question.

Evitiamo inutili guerre di religione fra strada e ferrovia! I due vettori non vanno contrapposti ma combinati e utilizzati con intelligenza.

Con queste considerazioni vi invito ad accettare il decreto federale 13.102 e sostenere la maggioranza della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni.

Gasser Josias F. (GL, GR): Lieber Kollege Regazzi, Sie haben gesagt, dass das Ziel unrealistisch sei; das hört man ja auch von der Verwaltung und von offizieller Seite. Was sagen Sie dann dazu, dass wir mit den flankierenden Massnahmen – das sind an sich nur Nebenmassnahmen – zwischen 2010 und 2012 insgesamt 650 000 bis 700 000 Fahrten auf die Schiene gebracht haben? Wenn Sie nicht glauben, dass der Kern dieser ganzen Sache, nämlich die Neat, die Inbetriebnahme der Tunnels und der Zulaufstrecken inklusive Ceneri, bedeutend mehr Verkehrsverlagerung erzielen kann, ist dann für Sie die ganze Neat – all diese Milliarden – eine Fehlinvestition?

Regazzi Fabio (CE, TI): Je n'ai jamais dit que l'on faisait un faux investissement. La NLFA doit entrer en fonction en 2016/17 – ensuite le tunnel du Ceneri en 2019. On constatera ses effets; elle contribuera à améliorer la situation, mais il est clair qu'elle ne résoudra pas définitivement les problèmes. Elle ne permettra pas d'atteindre le but, comme l'a dit le Conseil fédéral, de diminuer le nombre de passages de camions à 650 000. Elle contribuera à une amélioration, mais ne résoudra pas le problème.

Binder Max (V, ZH): Ich äussere mich nicht mehr zum Zahlungsrahmen; das habe ich bereits getan. Die SVP-Fraktion stellt fest, dass dieser Bericht gut und umfassend ist, dass er aber auch verschiedene Erkenntnisse zutage fördert, die wir auch ohne diesen Bericht schon lange hatten. Wir werden heute in diesen Erkenntnissen definitiv bestätigt.

Dieser Bericht zeigt aber auch in aller Deutlichkeit, dass das damals vom Parlament einigermaßen willkürlich festgelegte Ziel von 650 000 alpenquerenden LKW-Fahrten ein völlig nebulöses Ziel war und, trotz der zeitlichen Verschiebung bis zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, auch bleiben wird. Dieses Ziel ist, wie wir schon damals bei dessen Einführung gesagt haben, vom Spekulationsobjekt zu einer reinen Illusion, ja sogar zu einer Fata Morgana geworden. Selbst das im Referenzjahr 2000 mit 1,4 Millionen Fahrten festgelegte Zwischenziel von 1 Million Fahrten konnte bis heute nie auch nur annähernd erreicht werden. Die Anzahl der Fahrten ist von 2000 bis 2002 von 1,4 Millionen um 150 000 Fahrten auf 1,25 Millionen zurückgegangen. Seit damals ist diese Anzahl stabil geblieben und verharrt bei plus/minus 1,2 Millionen Fahrten. Das heisst also, dass die Anzahl der LKW-Fahrten fast doppelt so hoch ist wie zuerst irrtümlich angenommen.

Der Bundesrat sagt denn auch in aller Deutlichkeit: Das Ziel kann nicht erreicht werden. Auch mit den Massnahmen, die wir heute erleben und die wir vielleicht heute noch beschliessen, kann dieses Ziel nicht erreicht werden. Es wird hier immer vermittelt, dieses Ziel von 650 000 LKW-Fahrten sei das Ziel des Volkes gewesen. Das Ziel des Volkes war es aber, den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Doch das Volk hat nie gesagt, dass es 650 000 Fahrten sein sollen. Das ist ein willkürlich festgesetztes Ziel des Parlamentes. Es wäre eigentlich folgerichtig und vernünftig, ein Ziel zu korrigieren, wenn man es – mit fast allen Mitteln – nicht erreicht.

Wir verhehlen nicht, dass die Massnahmen eine gewisse Wirkung gezeigt haben. Immerhin, kann man sagen, ist zumindest der Zuwachs von Fahrten auf der Strasse zu einem gewissen Teil eingeschränkt worden. Zusätzliche Impulse

zur Verlagerung konnten die Massnahmen aber nicht setzen. Interessant ist auch der Blick auf die Umweltbelastungen: Die NO_x-Emissionen im Alpenraum – wenn man hier die Messwerte für die Linien A2/Gotthard, A13/San Bernardino von 2004 bis 2012 nimmt – konnten um 43 Prozent reduziert werden. 2004 betrug der Anteil der LKW 56 Prozent, im Jahr 2012 noch 42 Prozent. Das ist eine Reduktion um 14 Prozentpunkte innerhalb von acht Jahren.

Nehmen Sie hier doch endlich auch einmal die grosse Leistung des Transportgewerbes zur Kenntnis! Mit einer Milliardeninvestition haben diese Unternehmen dazu beigetragen, dass ein Ziel dieser Verlagerung, nämlich die Verbesserung bei den Umweltbelastungen, zumindest anvisiert worden ist. Der Transportbranche gebührt, glaube ich, auch einmal ein Dank – nicht nur immer Kritik!

Nehmen Sie die Lärmbelastung: Der Bundesrat schreibt im Bericht ganz deutlich: «Heute leiden während der Nacht mehr Personen unter übermässigem Lärm des Schienengüterverkehrs als unter übermässiger Lärmbelastung durch die A2.»

Tatsache ist auch, dass sich trotz hohem finanziellem Aufwand der Modal Split im alpenquerenden Güterverkehr verändert hat: 1984 hatten wir auf der Schiene – Wagenladungsverkehr und kombinierter Verkehr zusammengekommen – einen Anteil von 86 Prozent und auf der Strasse einen solchen von 14 Prozent. Hören Sie nun gut zu: Trotz den massiven finanziellen Leistungen, die wir zugunsten der Schiene erbracht haben, lautete der Modal Split 2012: Schiene 63 Prozent, also 23 Prozentpunkte weniger, und Strasse 37 Prozent. Sie können nun machen, was Sie wollen, Sie können die Strasse verteufeln, wie Sie wollen – der Strassenverkehr ist ein absolut wichtiger Pfeiler der Schweizer Wirtschaft.

Interessant ist auch, dass zu den besten Verladezeiten – das ist offenbar der Donnerstag – nur 66 Prozent der möglichen Kapazitäten ausgenutzt werden, wie in einem zehnwöchigen Schnitt ermittelt wurde. Die Frage lautet hier, auch an die Frau Bundesrätin: Weshalb ist das so? Weshalb werden denn nicht 100 Prozent oder von mir aus 90 Prozent nachgefragt? Da stimmt wohl am Angebot etwas nicht.

Ich komme zum Fazit:

1. Das Verlagerungsziel von 650 000 Fahrten war schon beim Beschluss eine Illusion. Es ist dies bis zum heutigen Tag geblieben; nein, es ist zur Fata Morgana verkommen!
2. Das Ziel kann nicht erreicht werden und wird nie erreicht werden können.
3. Das Ziel wird auch mit der Eröffnung der Neat ein Irrtum bleiben. Herr Gasser hat gefragt, ob wir denn nicht an die Neat glauben. Ich muss Ihnen einfach sagen: Solange Sie den Personenverkehr vor den Güterverkehr stellen, wird der Güterverkehr dieses Ziel nicht erreichen können.
4. Die Umweltbelastung auf der Strasse wird durch weiteren technischen Fortschritt noch massiv gesenkt werden. Die Umweltbelastung wird sinken, und die Situation wird sich verbessern.

Rytz Regula (G, BE): Sie haben jetzt gerade gesagt, dass das Güterverkehrsverlagerungsgesetz eine Fata Morgana sei. Es wurde zwar hier vom Parlament beschlossen, aber es ist offenbar nicht umsetzbar und muss auch nicht umgesetzt werden. Ich frage Sie deshalb – wir gehen zum ursprünglichen Auftrag des Volkes zurück –: Sind Sie bereit, den Auftrag des Volkes, den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze auf die Schiene zu verlagern, umzusetzen oder nicht? Oder halten Sie auch das für eine Fata Morgana und einen nichtumsetzbaren Auftrag?

Binder Max (V, ZH): Fata Morganas kann es natürlich auch da geben. Selbstverständlich respektieren wir einen Verfassungsbeschluss des Volkes, der klar lautet: «Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene.» Die Frage ist: mit welchen Mitteln? Und wenn die Mittel unverhältnismässig sind, dann muss man sich tatsächlich fragen, ob dieses Ziel erreicht werden kann oder

nicht. Aber grundsätzlich halten wir selbstverständlich an diesem Ziel fest, und wir respektieren dieses Ziel auch.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Alle zwei Jahre wieder – für mich ist es das zweite Mal – kommen wir mit dem Verlagerungsbericht. Wie der Bundesrat schon 2011 sagte: Das Zwischenziel von 1 Million alpenquerenden Fahrten wurde nicht erreicht. Wir werden trotz der Investitionen in die Neat, trotz des 4-Meter-Korridors, der nochmals zusätzlichen Verkehr verlagern wird, und trotz all der zusätzlichen Massnahmen, die wir seither getroffen haben, auch das Verlagerungsziel des Gesetzes von jährlich 650 000 Fahrzeugen nicht erreichen.

Der Bundesrat hat auf der Basis dieses Berichtes mit den neuen Messungen und der Wirkung der vor zwei Jahren zusätzlich beschlossenen Massnahmen die Zahlen nochmals nachjustiert und muss die Aussage des letzten Verlagerungsberichtes bestätigen. Das heisst nicht, dass der Verfassungsauftrag nicht weiterverfolgt wird; es heisst auch nicht, dass die Verlagerungspolitik wirkungslos war. Der Bundesrat ist im Gegenteil überzeugt, dass die bisherigen Massnahmen sehr erfolgreich waren. Ohne diese Massnahmen würden, wie einige von Ihnen gesagt haben, bis zu 700 000 zusätzliche Lastwagen die Alpen queren. Der Bundesrat will deshalb die Verlagerungspolitik weiterführen.

Ich verahre mich aber gegen Aussagen, wie sie von Herrn Nationalrat Hadorn kamen, wir würden Arbeitsverweigerung betreiben. Als ich dieses Departement übernahm, war das Nichterreichen des Zwischenziels Realität. Wir haben seither für «läppische» 1 Milliarde Franken den 4-Meter-Korridor vorgelegt; Sie haben es goutiert. Wir haben mit Italien Zusatzverträge über die Zulaufstrecken, die Luino-Linie und die Terminals gemacht. Wir haben zwar «nichts gemacht», aber das haben wir gemacht. Wir haben bei der LSVA weitere Aufschläge beschlossen; wir mussten zwar ein Bundesgerichtungsverfahren abwarten, aber wir setzen jetzt diese Erhöhung weiter um. Wir haben ein Güterverkehrsgesetz mit einer neuen Netzplanung in die Vernehmlassung geschickt, über das Sie auch nicht so glücklich waren. Wer hat hier Arbeitsverweigerung betrieben, Herr Nationalrat? Solche Vorwürfe finde ich nicht in Ordnung und muss ich zurückweisen. Sie verkennen, dass nicht die Schweiz allein die internationale Verkehrspolitik betreibt.

Herr Gasser, ich werde Sie ans nächste Treffen der Verkehrsminister der Alpenländer mitnehmen; ich lade Sie höflich ein, mich zu begleiten. Dann können Sie in diesem Gremium der Alpenländer Ihr Lieblingskind, die Alpentransitbörse, vorstellen. Sie werden dort sagen können: «Wir, die Schweizer, wollen das, und Ihr Österreicher, Italiener, Franzosen, Deutschen müsst das jetzt auch übernehmen, weil wir das wollen! Das ist unser Ziel, das steht in unserer Verfassung!» Sie werden dann einmal sehen, wie weit Sie damit in dieser Besprechung mit Vertretern der anderen Alpenländer kommen.

Wir setzen uns seit Jahren dafür ein, haben das an vielen Sitzungen getan. Aber für solche Aktionen braucht es mehr als den Schweizer Bundesrat, und es braucht mehr als Motionen und Gesetze des Schweizer Parlamentes. Intern haben wir, wie ich denke, jetzt wirklich das meiste für die Verlagerung gemacht. Aber bezüglich des alpenquerenden Transitverkehrs brauchen Sie die europäischen Staaten. Solange diese eine andere Verkehrspolitik verfolgen und kontingentierende Massnahmen – eine Transitbörse ist nichts anderes als ein Kontingent – bei ihnen nicht auf Zustimmung stossen und eine Mehrheit finden, können Sie hundertmal nach Brüssel oder Berlin pilgern und werden trotzdem keine zusätzlichen Effekte erzielen. Ich bitte Sie einfach, das zur Kenntnis zu nehmen. Deshalb: Kommen Sie mit, hören Sie dort zu! Dann werden Sie sehen, wie weit Sie mit diesen Ideen im europäischen Umfeld kommen. Und darauf wird es in den nächsten Jahren ankommen. Wir stellen fest – ich habe das vor zwei Jahren schon gesagt –: Es gibt auch in Europa Bestrebungen, die Schiene zu stärken. Darüber sind wir sehr froh, wir unterstützen alles, was in diese Richtung

geht und ja auch zur Rentabilität unserer Neat beiträgt. Aber man darf nicht blauäugig sein.

In der Bundesverfassung steht, dass der Bund das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs schützen soll, dass der Bund die Belastungen für Menschen, Tiere, Pflanzen sowie für ihre Lebensräume begrenzen soll. Das tun wir, und genau das haben wir in diesem Bericht in Berücksichtigung des Verfassungsauftrages einmal untersucht. Wir haben dabei hervorgehoben, was sich beim Umweltschutz für das Alpengebiet verbessert hat. Und hier, Frau Nationalrätin Rytz, ja, hier hat es tatsächlich sehr viele Verbesserungen gegeben: 2009 betrug der Anteil des Schwerverkehrs an den Stickoxidemissionen im Alpenraum über 50 Prozent. Extrapoliert man diese Werte, werden wir diese Emissionen bis im Jahr 2020 nochmals um fast drei Viertel reduzieren können; dies dank der technologischen Entwicklung, Frau Nationalrätin. Bei den Feinstaubemissionen aus Verbrennung werden wir den Anteil des Schwerverkehrs von 30 Prozent im Jahr 2009 auf 18 Prozent, extrapoliert auf 2020, senken können.

Auch hier zur Verdeutlichung jetzt ein konkretes Beispiel – wenn Sie immer nur auf die LKW fokussieren, dann ist das eben je länger, je mehr der falsche Ansatz –: Ein Euro-6-Lastwagen emittiert auf der Autobahn 0,19 Gramm NOx pro Kilometer. Ein Diesel-Lieferwagen, ebenfalls Euro 6, emittiert mit 0,41 Gramm NOx pro Kilometer mehr als doppelt so viel. Jetzt nehmen wir im Vergleich noch einen Diesel-PW, Euro 6, dazu: Auch hier sind die Emissionen mit 0,17 Gramm NOx pro Kilometer nur unwesentlich geringer als diejenigen eines Lastwagens, Frau Nationalrätin. 2012 verkehrten am Gotthard 6,2 Millionen Fahrzeuge, davon waren 4,7 Millionen PW. Wenn Sie das jetzt umrechnen – die Anzahl PW mit diesen Emissionen, die Lieferwagen und die LKW – und dann noch ein bisschen weiterdenken, wie das 2020 aussehen wird, dann stellen Sie fest, dass das Problem nicht mehr bei den LKW, sondern bei den PW und den Lieferwagen besteht. Deren Zahl ist weit grösser, und sie sind in Bezug auf Stickoxidemissionen in diesen drei Fahrzeugklassen das grössere Problem. Wenn Sie also Alpenschutz betreiben wollen, dann werden Sie dem Alpenschutz nicht gerecht, wenn Sie sich nur auf die LKW einschliessen.

Wir wollen mit diesem Bericht aufzeigen, dass hinsichtlich der heutigen Fahrzeuge und mit den künftigen technologischen Entwicklungen bezüglich der Emissionen viel erreicht worden ist und erreicht werden wird, wobei sich aber das Problem generell von den LKW zu den anderen Fahrzeugkategorien verschieben wird. Wenn wir den Alpenschutz ernst nehmen, müssen wir miteinander diskutieren, was wir tun können, um die Schadstoffbelastungen insgesamt weiter zu reduzieren.

Nicht sehr erfolgreich waren wir beim Lärm. Beim Lärm ist die Situation nach wie vor nicht sehr gut. Auch bei leicht steigenden Fahrtenzahlen haben hier die technologischen Entwicklungen bislang nicht sehr viel Erfolg gebracht, und zwar bei allen Fahrzeugarten. Die Elektrofahrzeuge wären, was den Lärm betrifft, die beste Investition. Wie von jemandem gesagt wurde, ist vor allem beim Schienengüterverkehr der Hauptpunkt bezüglich Lärms der, dass ein beträchtlicher Anteil des Verkehrs in den lärmsensiblen Nachtstunden erfolgt und dass die Schieneninfrastruktur historisch gewachsen näher an den Siedlungsgebieten liegt. Auch das ist etwas, das wir nicht ändern können.

Der Bundesrat wollte mit diesem Bericht und dem Aufzeigen dieser Fakten die Diskussion lancieren. Wenn wir jetzt mit unseren Investitionen in die Verlagerung der LKW zwar viel erreicht haben, eine Verbesserung aber fast nur unterstützt durch eine europäische Verlagerungspolitik erreichen können, dann sollten wir uns einmal auf die Umweltwirkungen konzentrieren. Wir sollten dort diskutieren, was wir im Sinne des Verfassungsartikels und des Auftrages zum Alpenschutz noch vornehmen können; das müssen wir meines Erachtens in den kommenden Jahren miteinander diskutieren, unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts, Gott sei Dank, bei den Fahrzeugen. Hier haben wir mit der LSVA und

der Rabattierung ein Anreizsystem installiert, das offenbar Früchte trägt.

Wir wollen aufgrund der bestehenden Situation und der Tatsache, dass die volle Wirkung der Neat erst durch die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und der Zulaufstrecken in Deutschland und Italien realisiert wird, diesen Zahlungsrahmen nochmals um fünf Jahre verlängern. Auch hier, Herr Nationalrat Hadorn, sind wir sogar bereit, mehr Mittel einzusetzen. Weil wir nichts tun? Nein, wir tun etwas und sind bereit, nochmals Millionen, Milliarden von Franken zu investieren, weil wir das sehr ernst nehmen. Das ist nicht Inaktivität, das ist die adäquate Reaktion auf die Situation. Wenn die ganze Neat und auch die Zulaufstrecken installiert sind, dann müssen wir mit diesen Subventionen wirklich auch einmal zurückfahren. Dann ist die Kapazität da, dann muss der Güterverkehr das Angebot akzeptieren und umsetzen. Wir wollen diesen Rahmen nochmals verlängern, weil wir auch dem Risiko entgegenzutreten wollen, dass die Auswirkungen zu Lasten der Strasse gehen.

Ich bitte Sie deshalb, die Diskussion – heute werden wir sie nicht zu Ende führen – über die künftige Verkehrspolitik im Alpenraum, mit den Anstössen, die wir Ihnen genannt haben, sowie die geschilderte technologische Entwicklung ernst zu nehmen. Ich bitte Sie aber auch, bis dahin bereit zu sein, zusätzliche Massnahmen, wie jetzt diejenige mit dem Zahlungsrahmen, zu goutieren und somit in konsequenter Fortsetzung unserer Verlagerungspolitik den Bundesrat weiter zu unterstützen.

Schwander Pirmin (V, SZ): Im Zusammenhang mit der nachhaltigen Finanzpolitik hat der Bundesrat im Juli 2013 und im Dezember 2013 mehrmals und an verschiedenen Orten festgehalten: «Bei den längerfristigen Massnahmen steht die Vermeidung von absehbaren Mehrbelastungen im Vordergrund.» Steht diese Aufstockung nicht im Widerspruch zur nachhaltigen Finanzpolitik des Bundesrates?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Nein, ich glaube nicht, denn der Bundesrat hat im Bereich der Verlagerungspolitik immer auch gesagt: Wir schützen die Investitionen in die Neat, wir wollen diesen Effekt so lange erhalten, bis wir sicher sind, dass das Angebot im Güterverkehr da ist. Natürlich kann man immer alles, was an finanzpolitischen Elementen prolongiert wird, infrage stellen, aber für uns ist es eben sehr wichtig, dass wir diese Verlagerungspolitik so lange weitertreiben können, bis auch die Zufahrtsstrecken zur Neat bestehen. Wir alle wissen: Gerade bei der Rheintalbahn werden wir vor 2022 die Zufahrtslinien nicht realisiert haben. Im Sinne dieser Überlegung ist das nachhaltige Verkehrspolitik, unterstützt durch die entsprechenden Finanzinstrumente.

Hadorn Philipp (S, SO): Frau Bundesrätin, nachdem Sie dargelegt haben, dass durchaus Verlagerungsmassnahmen getroffen wurden, die aber unbestrittenermassen nicht ausreichen, habe ich eine Frage: Sollte es dem Parlament nicht zustehen, in Bezug auf den Binnengüterverkehr Massnahmen mit berechneten Varianten zu kennen, damit es bei der Debatte zu diesem Thema in diesem Saal auch über Grundlagen verfügt, um über die Frage nachdenken und sie entscheiden zu können, was uns der Binnengüterverkehr in Bezug auf die Verlagerung wert ist?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Das ist ja ein ganz anderes Thema. Das hat nichts oder nur am Rande mit dem Transit- und dem alpenquerenden Verkehr zu tun. Wir haben die Frage eines Verlagerungszieles auch für den Binnengüterverkehr aufgeworfen. In der Vernehmlassung wurde das grossmehrheitlich abgelehnt. Der Bundesrat teilt die Skepsis, dass uns auch dort ein Verlagerungsziel nur wieder vor dieselben Probleme stellen würde, wie wir sie hier schon haben. Wir müssen Massnahmen ergreifen, damit auch im Binnengüterverkehr wenn möglich die Schiene benutzt wird. Wir haben dort mit der Netzplanung, mit besseren Trassen für den Güterverkehr unbestrittene und griffige Instrumente, wie ich glaube. Sie werden das noch diesen Sommer im

Rahmen der Botschaft zur Teilrevision des Gütertransportgesetzes zur Beurteilung bekommen. Dann wird diese Diskussion dort selbstverständlich nochmals geführt.

Rytz Regula (G, BE): Frau Bundesrätin, Sie haben vorhin erwähnt, dass die Schadstoffbelastungen aufgrund der technologischen Entwicklungen in den letzten Jahren stark gesunken sind. Ich kann Ihnen versichern, dass die Grünen in allen europäischen Ländern auch sehr stark mithelfen, damit diese Grenzwerte und die technologischen Entwicklungen weiter in Richtung mehr Schutz für die Menschen gehen. Jetzt orientiere ich mich aber am Verlagerungsbericht, der uns vorgelegt wurde. Ist Ihnen bewusst, dass in vielen Bereichen, z. B. bei den NO₂-Immissionen, in den letzten Jahren keine Verbesserungen erzielt werden konnten und dass sich diese alle weit über den Grenzwerten befinden, und zwar auf der gesamten Transitstrecke? Es ist sehr wichtig, das hier klarzustellen, weil die Menschen unter diesen Belastungen leiden.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich glaube, wenn Sie Belastungsszenarien auf den ganzen Strecken erstellen würden, dann sähen Sie, dass nicht der Alpenraum das Problem wäre, sondern die Agglomerationen Bern, Zürich, Basel und Genf/Lausanne. Dort sind die Menschen tatsächlich erheblichen Schadstoffbelastungen ausgesetzt; die Menschen, die im Alpenraum leben, sind es in erheblich geringerem Masse. Das ist sonnenklar, deshalb sagen wir auch: Wenn wir die technischen Regulierungen weiterhin verschärfen, hilft dies vor allem den Menschen in dichtbesiedelten Gebieten, wo die Mobilität entsprechend hoch ist. Aber es hilft auch dem Alpenraum.

Gasser Josias F. (GL, GR): Sehr geehrte Frau Bundesrätin, vielen Dank für die Einladung zum Treffen der Verkehrsminister. Ich habe keine Frage zur Alpentransitbörse, sondern zur Wirkung: Wir haben im Bericht gesehen – das ist ja sehr erfreulich, davon wird viel zu wenig geredet –, dass zwischen 2000 und 2012 rund 650 000 bis 700 000 Fahrten verlagert wurden. Jetzt würde mich Folgendes wundern: Können Sie in Zahlen sagen, welche Wirkung Sie vom Abschluss der verschiedenen Etappen erwarten, in denen die Neat sukzessive optimiert wird, also von den Basistunnels am Gotthard und am Ceneri sowie von den Zulaufstrecken mit dem 4-Meter-Korridor?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Das ist immer schwierig zu sagen, denn Sie kennen ja die Mobilitätszunahme nicht. Das ist eben das Problem mit dem Verlagerungsziel von 650 000 LKW-Fahrten. Wenn wir immer noch genau gleich viel Güterverkehr hätten wie vor fünfzehn Jahren, dann würden wir das Ziel wahrscheinlich erreichen. Was damals falsch eingeschätzt wurde, ist die Tatsache, dass wir eine erhebliche Bevölkerungszunahme und eine erhebliche Mobilitätszunahme haben. Und wir kennen die Perspektiven und Prognosen: Sie prophezeien dem Güterverkehr auf der Schiene bis 2030 nochmals ein Wachstum von gegen 70 Prozent. Wenn wir davon nochmals die Hälfte verlagern können, dann sind wir extrem gut. Das heisst eben, dass wir bestenfalls den zusätzlichen Güterverkehr verlagern können. Aber Sie bleiben damit immer etwa bei diesen 1 bis 1,2 Millionen LKW, weil nur der zusätzliche Güterverkehr verlagert wird und deshalb die Zahl der Fahrten auf der Strasse nicht reduziert werden kann.

Das war seinerzeit der Schätzfehler, denke ich. Wie in anderen Bereichen haben wir die Entwicklung in den Bereichen Bevölkerung und Mobilität falsch eingeschätzt. Deshalb würde ich mich nicht so sehr an dieser Zahl orientieren, sondern am Wirkungsgrad, am Modal Split von 66 Prozent: Entscheidend ist doch, dass wir beim Modal Split diesen hohen Verlagerungseffekt haben. Ob das dann 1 Million oder 1,1 Millionen sind, spielt nicht die entscheidende Rolle, denke ich. Wichtig ist der Modal Split; wir müssen die Zunahme verlagern können.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Frau Bundesrätin, zuerst herzlichen Dank dafür, dass Sie sehen, was wir Transportunternehmer im kombinierten Verkehr machen – und Sie haben es auch gesagt, danke! Können Sie mir zuhänden von Grün-Rot bestätigen, dass der Lastwagen Euro 6 mit den neuen Bremsen auf dem Weg durch die Schweiz 35 Prozent weniger Feinstaub produziert als die Bahn mit der rollenden Landstrasse?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Da müsste ich jetzt meine Experten vom BAV fragen. Ich bin leider nicht Ingenieurin für Lastwagen. Ob das so ist, wie Sie es sagen, weiss ich nicht, aber ich kann Ihnen die Antwort schriftlich nachliefern.

Amstutz Adrian (V, BE): Können Sie uns, in der Grössenordnung, sagen: Wie war in den letzten zehn Jahren die Lärmentwicklung der Lastwagen und auch der Bahn, also die jeweilige Gesamtbelastung für die betroffene Bevölkerung?

Leuthard Doris, Bundesrätin: In Dezibel kann ich Ihnen das nicht sagen. Entlang der Autobahnen gibt es nicht durchgehend Lärmmessstellen, sondern gewisse Lärmmessstellen. Wenn wir die Lärmentwicklung insgesamt betrachten, sehen wir, dass sie stabil geblieben ist. Das heisst, dass wir zwar mehr Lastwagen haben, aber das Lärmniveau gleich geblieben ist. Das ist sicher der technischen Entwicklung zuzuschreiben. Das tröstet die Menschen, die vom Lärm betroffen sind, aber nicht wirklich. Sie haben gleich viel Lärm, auch wenn er von viel mehr Fahrzeugen verursacht wird. Deshalb ist es immer noch unser Bestreben, in Bezug auf den Lärm – wie bei den SBB-Strecken im Zusammenhang mit den Gusssohlen – auch bei den LKW und bei den PKW weiterhin für Verbesserungen zu sorgen. Auch da hat die Technik enorm viel gebracht.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs. Änderung
Plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes. Modification

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1
Antrag der Mehrheit
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit
(Binder, Huber, Hurter Thomas, Hutter Markus, Killer Hans, Rickli Natalie, Wobmann)
Abs. 3
Der Zahlungsrahmen wird bei 1495 Millionen Franken festgelegt. Die Laufzeit wird bis Ende 2021 verlängert.

Art. 1
Proposition de la majorité
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité
(Binder, Huber, Hurter Thomas, Hutter Markus, Killer Hans, Rickli Natalie, Wobmann)
Al. 3
Le plafond de dépenses est fixé à 1495 millions de francs. Il est prolongé jusqu'en 2021.

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 13.102/10 037)
Für den Antrag der Mehrheit ... 112 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 71 Stimmen
(3 Enthaltungen)

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 13.102/10 038)
Für Annahme der Ausgabe ... 145 Stimmen
Dagegen ... 36 Stimmen
(8 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht
La majorité qualifiée est acquise

Ziff. II
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 13.102/10 039)
Für Annahme des Entwurfes ... 134 Stimmen
Dagegen ... 54 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Präsident (Lustenberger Ruedi, Präsident): Ich benutze die Gelegenheit, um vier Kolleginnen und Kollegen zu gratulieren, die am Wochenende ihr Geburtstagsfest feiern konnten. Es sind dies Frau Amaudruz, Herr Bourgeois, Herr Gasche und Herr Grin. (Beifall)

13.111

Verkehrsverlagerung. Bericht 2013 Transfert du trafic. Rapport 2013

Erstrat – Premier Conseil

Bericht des Bundesrates 29.11.13
Rapport du Conseil fédéral 29.11.13

Bestellung: BBL, Vertrieb Publikationen, 3003 Bern
Commande: OFCL, diffusion des publications, 3003 Berne

Nationalrat/Conseil national 17.03.14 (Erstrat – Premier Conseil)

Präsident (Lustenberger Ruedi, Präsident): Der Verlagsbericht wurde soeben im Rahmen der Beratungen zum Geschäft 13.102 diskutiert.

Vom Bericht wird Kenntnis genommen
Il est pris acte du rapport

12.3734

Motion FDP-Liberale Fraktion.
Vernünftige Vergabepraxis
bei der KEV einführen

Motion groupe libéral-radical.
RPC. Mettre en place
une pratique raisonnable
en matière
d'attribution des fonds

Nationalrat/Conseil national 17.03.14

Wasserfallen Christian (RL, BE): Die Motion der FDP-Liberalen Fraktion aus dem Jahr 2012 hat nicht an Aktualität verloren, im Gegenteil: Wir haben mit der kostendeckenden Einspeisevergütung (KEV) nach wie vor ein Problem, und zwar das Problem, dass man eine Subvention eingeführt hat, die vor allem Tausende von Fotovoltaikprojekten begünstigt, während aber beispielsweise die Wasserkraft zu kurz kommt.

Ich darf daran erinnern, dass bei der Wasserkraft aktuell rund 400 Projekte auf der Warteliste stehen; 125 Projekte sind zurückgezogen worden. Bei der Windkraft sind es rund 300 Projekte, wobei rund 200 Projekte zurückgezogen worden sind. Es gibt also eine doch relativ grosse Anzahl von Projekten schon nur bei Wasser- und Windkraft, die zurückgezogen worden sind. Nichtsdestotrotz – egal, ob zurückgezogen wird oder nicht – blockieren natürlich Projekte, die in der Pipeline sind, solche, die vielleicht investitionstauglich sind, aber aufgrund fehlender Mittel dann nicht abgearbeitet werden können. Das ist umso tragischer, weil die KEV-Projekte, die zurückgezogen werden, eigentlich nur noch eine Blockade sind für andere.

Das KEV-System – lassen Sie mich diesen Bogen noch etwas grösser machen – ist ein System, das wir mehr umbauen, als es eigentlich Gültigkeit hat, in Jahren gemessen. Wir basteln ständig an diesem System herum. Das KEV-System wird alle halbe Jahre wieder neu aufgelegt. Es kann nicht sein, dass wir ein solches System noch gross in die Zukunft retten.

Es ist denn auch so, dass die klaren Fehlanreize dieses Systems offensichtlich werden, wenn Zigtausende von Projekten einfach auf der Warteliste schlummern, wobei jemand nur dann investiert, wenn er Geld vom Staat erhält. So stellt man sich Nachhaltigkeit in allen drei Dimensionen sicher nicht vor. Deshalb ist es richtig, dass man die Warteliste bzw. am besten die KEV nach und nach herunterfährt und sie einem Ende zuführt.

Die KEV führte nicht dazu, dass die richtigen Projekte finanziert wurden. Nein, die KEV führte dazu, dass diejenigen Projekte, die eingereicht wurden, finanziert wurden – unabhängig davon, ob sie wirtschaftlich waren oder nicht, ob es um stochastische Energie ging oder nicht. Es wurden mit der KEV nicht jene Projekte, beispielsweise kleine Wasserkraftprojekte, gefördert, die effektiv einen Nutzen für uns alle gehabt hätten.

Deshalb wird es auch so sein, dass aus unseren Reihen bei der Beratung der Energiestrategie 2050 eine Sunset-Klausel, ein schrittweises Auslaufen des KEV-Systems, gefordert wird – natürlich unter Berücksichtigung der Rechtssicherheit und der Besitzstandsgarantie. Das heisst nichts anderes, als dass für die Projekte, die bewilligt worden sind, ein klarer Anspruch auf das Geld besteht. Es muss aber das Ziel sein, möglichst frühzeitig keine neuen Projekte mehr in die KEV aufzunehmen. Wir könnten uns dabei einen zeitlichen Horizont vorstellen. Demnach sollte die KEV ab etwa 2020 nicht mehr existieren, und es sollten nur noch diejenigen Projekte finanziert werden, die letztlich bewilligt worden sind.

Wie gesagt, die Zeitdauer für den Umbau des KEV-Systems ist länger als jene für das Inkrafttreten. Man muss ein sol-